

кількість одиниць рухомого складу з двох до десяти. За рахунок трамвайних вагонів, орендованих у приватних осіб, вдалось уникнути стрімкого скорочення рухомого складу в лінії. Зараз за допомогою приватних інвесторів у великих масштабах здійснюється капітальний ремонт тролейбусів і трамвайних вагонів із заміною кузова та модернізацією, у тому числі для інших міст (Дружківка, Кам'янське, Краматорськ та інші).

Разом із тим в роботі електротранспорту з'явилися нові проблеми, які традиційно притаманні автобусним господарствам: недотримання водіями правил дорожнього руху, правил технічної експлуатації та графіків роботи – з метою збільшення виручки за оплату проїзду та мінімізації витрат. Нарікання викликає також відсутність інформації щодо механізму взаємодії підприємств у рамках державно-приватно партнерства: досі у відкритому доступі немає даних про те, яку саме допомогу надають приватні особи комунальним підприємствам і у яких обсягах, яким чином тролейбусне та трамвайні депо розраховуються за орендований рухомий склад тощо.

Підбиваючи підсумки, можна констатувати що державно-приватне партнерство в сфері міського наземного електротранспорту свого часу дозволило уникнути транспортного колапсу в місті, який здавався дуже імовірним у 2010-2011 роках, і розпочати його відбудову, але не розв'язало усіх проблем.

## **ПЕРСПЕКТИВИ ПОЯВИ ПРИВАТНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ В УКРАЇНІ**

М. С. НАУМОВ, канд. екон. наук, доц.,  
доц. кафедри економічної теорії

О. Ю. ПРАСОЛ, Х. В. СЕМЕНЦОВА, студ.

Транспортних систем та технологій

*Харківський національний університет міського господарства  
імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Залізниця традиційно посідає провідне місце в Україні за обсягами перевезень. За даними Державної служби статистики України у 2016 році на залізничний транспорт припадало 58 % вантажообrotу (187215,6 млн. ткм) та 36 % пасажирообrotу (36954 млн. пас. км) країни. У Харківській області

вантажооборот залізниці склав 87 % (20868,8 млн. ткм), пасажирооборот – 51 % (4686,3 млн. пас. км). Єдиним перевізником тут залишається ПАТ «Укрзалізниця», яка являє собою класичний приклад монополії. Як відомого, такому типу ринкової структури притаманні наступні недоліки: надмірні витрати через неефективність управління і, як наслідок, високі ціни; відсутність стимулів до впровадження інновацій; занижені обсяги пропозиції тощо.

Нещодавній аналіз, проведений Федерацією роботодавців України, підтвердив неефективність використання внутрішніх резервів ПАТ «Укрзалізниця». Наприклад, за співвідношенням вантажооботу до кількості працівників (0,9 млн. ткм на працівника) Україна посідає передостаннє місце серед країн, де експлуатується залізниця з шириною колії 1520 мм. Це свідчить про низьку продуктивність праці. Низьким є також середньомісячний оборот вагонів – 8,3 доби, тоді як у 2013 році цей показник складав 2,5 доби. Іще одним джерелом підвищення ефективності називається збільшення віддачі від майна ПАТ «Укрзалізниця», до структури якої входить 120 вокзалів, частину яких можна продати або здати в оренду. Про відсутність стимулів до інновацій свідчить експлуатація значної кількості електровозів 1960-70-х років випуску та тепловозів 1980-х років. Недостатній обсяг пропозиції (нестача напіввагонів) у четвертому кварталі 2016 року призвів, за оцінками експертів, до недовантаження залізної руди на експорт на 10 %, що еквівалентно втраті валютної виручки в обсязі 50 млн. доларів.

За таких умов нагальною стає потреба у формуванні конкурентного середовища в сфері залізничних перевезень, зокрема, за рахунок створення приватних перевізників. На перший погляд, у цьому мають бути зацікавлені як держава, яка зможе скоротити витрати на утримання збиткового підприємства, так і відправники вантажів, які отримають можливість обирати найбільш ефективного перевізника. Більше того, відповідно до Європейських директив, в Україні розроблений проект закону про залізницю, який передбачає допуск на ринок приватних перевізників, а за оцінками Міністерства інфраструктури України такі перевізники з'являться на залізниці через 5-8 років. Проте експерти дають песимістичні прогнози щодо появи приватної тяги в нашій країні. Передусім, наголошується на відсутності у держави бажання втрачати обсяги перевезених вантажів. У якості прикладу наводиться негативний досвід державного перевізника польської залізниці – RKP Cargo – який втратив понад половину ринку

вантажних перевезень внаслідок лібералізації. Ці побоювання розділяє і Євген Погуляєв – колишній голова першої в Україні приватної залізничної компанії «Пролетарська залізниця», яка свого часу володіла як коліями, так і локомотивами. Він вважає, що його компанія була ліквідована, тому що своєю діяльністю доводила можливість монополізації залізничних перевезень і розкривала сутність окремих підзаконних актів, які перешкоджали створенню конкурентного середовища в даній сфері.

Не зацікавлені у діяльності приватних перевізників, схоже, і відправники вантажів. За даними Центру транспортних стратегій, найбільшими споживачами транспортних послуг щодо перевезення вантажів залізницею є СКМ (29,6 % відправлених залізницею вантажів), Ferrrexro (3,4 %), АрселлорМіттал (8,9 %), Міненерговіугілля (2,4 %) та Євраз (1,5 %). Саме вони могли б придбати локомотиви та домовитись із ПАТ «Укрзалізниця» щодо експлуатації інфраструктури. Проте цього досі не зробили. У той же час ПАТ «Івано-Франківськцемент» уже декілька років вивозить свою продукцію по коліям Укрзалізниці власним локомотивом ТЕ33А, придбаним у Казахстані у 2013 році. Якщо поглянути на ступінь концентрації споживачів на ринку вантажних перевезень, то можна зробити висновок, що він подібний до білатеральної монополії. На такому ринку ціни та обсяги наданих послуг формуються не внаслідок взаємодії попиту і пропозиції, а внаслідок уміння контрагентів вести торг, нав'язувати свої умови. Наприклад, відправники залізничної сировини (77 % вантажів залізниці) можуть об'єднатись і лобіювати власні інтереси щодо зниження тарифів на перевезення. Наявність подібного позаекономічного тиску опосередковано підтвердив колишній міністр інфраструктури України А. Пивоварський, заявивши, що найбільші п'ять клієнтів ПАТ «Укрзалізниця» не генерують їй прибуток. З іншого боку, навіть якщо приватні перевізники будуть допущені до експлуатації інфраструктури (яка залишиться у власності держави), то своєю бездіяльністю і відсутністю альтернативи Укрзалізниця зможе перекласти частину витрат на обслуговування колійного господарства на цих перевізників.

На основі викладеного можна констатувати, що в Україні назріла потреба в реформуванні залізниці, зокрема, у напрямку створення конкурентного середовища шляхом допуску на ринок приватних перевізників. Але існують перепони, пов'язані, з одного боку, з небажанням державного монополіста втрачати частину ринка, з іншого – з прагненням

найбільших споживачів транспортних послуг зберегти можливість отримувати своєрідні субсидії від держави у вигляді занижених тарифів на перевезення своїх вантажів.

## **КОМПЛЕКСНЕ ВИКОРИСТАННЯ СТАТИСТИЧНИХ МЕТОДІВ В УПРАВЛІНСЬКІЙ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ**

В. О. КОСТЮК, канд. екон. наук, доц.,  
доц. кафедри економіки підприємств, бізнес-адміністрування та  
регіонального розвитку

І. Є. ЮХНО, магістр.

*Харківський національний університет міського господарства  
імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Науково – технічний прогрес глибоко впливає на розвиток економіки, його наслідки розповсюджуються на різні сфери управління, що є цілком об'єктивним. Будь – яка сфера докладання суспільної праці потребує управління, отже, має бути об'єктом управління. Система управління – це є упорядкована сукупність взаємопов'язаних елементів, які відрізняються функціональними цілями, діють автономно, але спрямовані на досягнення загальної мети.

Необхідною умовою ефективного використання завдань управління є наявність статистичної інформації про кількісну і якісну характеристики діяльності об'єктів управління в поєднанні з тенденціями їх розвитку під впливом внутрішніх і зовнішніх чинників.

Для обґрунтування управлінських рішень особливого значення і актуальності набуває використання для цього статистичних методів, діапазон яких є досить широкий. Перш за все це стосується підготовки статистичної інформації, її аналізу, порівняння з відповідними критеріями і на цій основі виявлення проблем і способів їх розв'язання на базі практичного аналізу. Крім цього статистичні методи пропонується широко використовувати на етапі реалізації управлінських рішень – під час контролю їх виконання та оцінювання ефективності отриманих результатів. Статистичний аналіз є засобом всебічного висвітлення механізму соціально – економічного розвитку суспільних процесів і на цій основі сприяє дієвому впливу на них